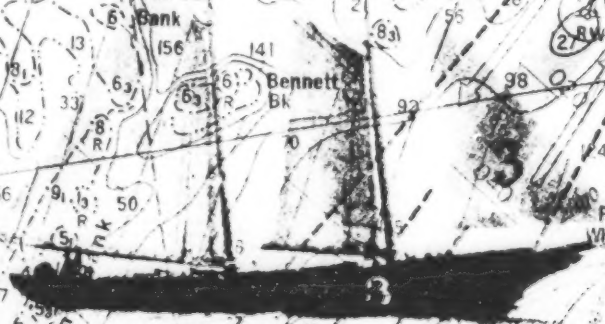
Atlantic Pilotage Authority

Annual Report 2000



Canada

Corporate Headquarters

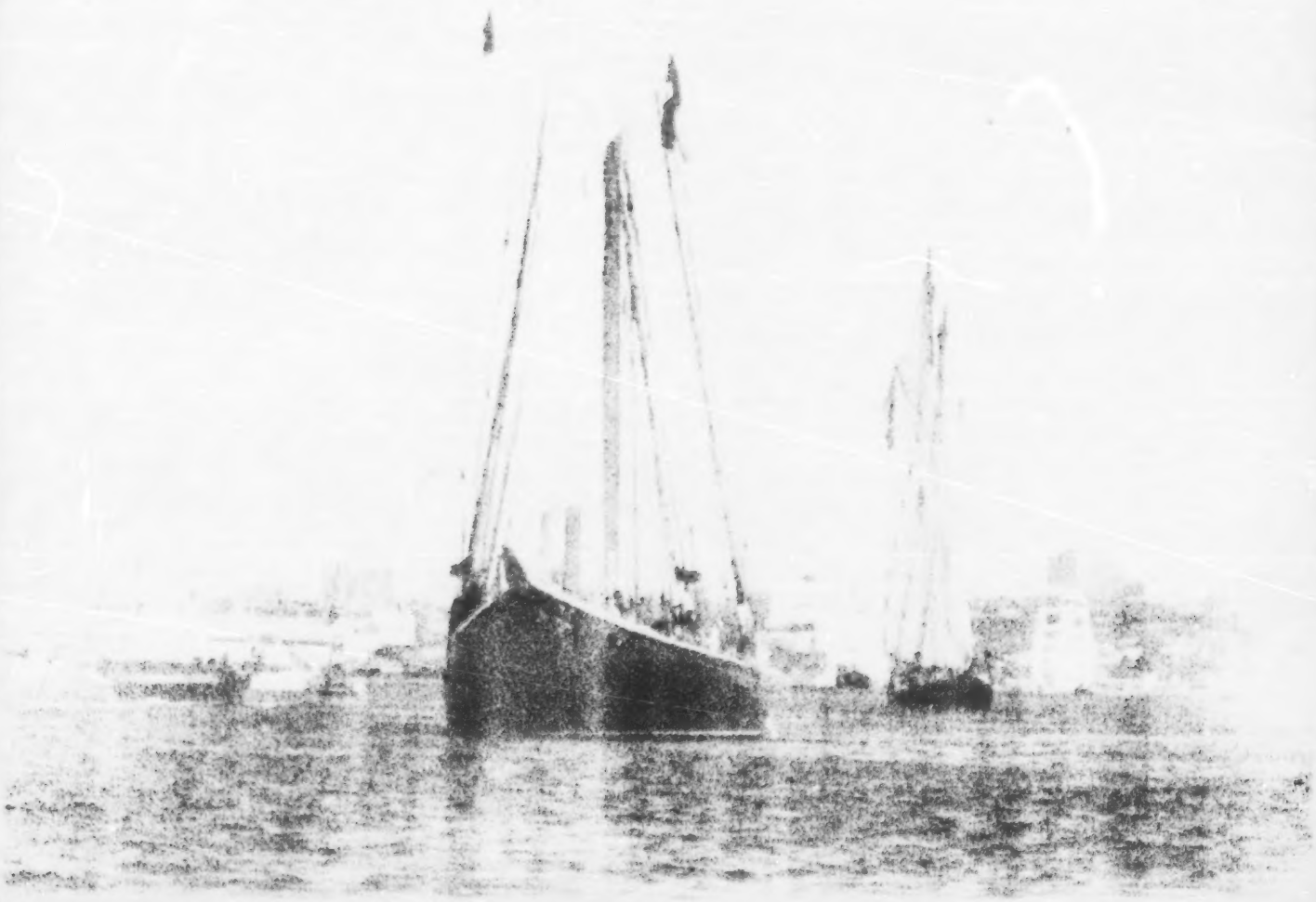
Purdy's Wharf, Tower 1
Suite 1402, 1959 Upper Water Street
Halifax, NS B2N 3N2

Tel: (902) 426-2550
Fax: (902) 426-4004

Additional Copies of this report are available from the Atlantic Pilotage Authority.

Front cover: The newly launched "Placentia Pilot" is featured against the chart of its area of operations. Fading into memory below is the old No.3 Halifax Harbour Pilot Cutter, on station off Chebucto Head circa 1890.

Inside cover: A pilot boat accompanies Bluenose II during the Tall Ships sail past in Halifax harbour.



Contents

Board Members and Executive Officers 2

Letter from the Chairman and the CEO 3

Performance Review 4

Pilots and Pilotage Areas 5

Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues 6

Mandate and Objectives 7

Modern Pilot Boat Launched for Placentia Bay 8

Bringing the Tankers Through 9

Comparative Review 10

Pilotage Area Assignments 11

Management's Responsibility for Financial Reporting 12

Auditor's Report 13

Balance Sheet 14

Statement of Operations and Retained Earnings 15

Statement of Cash Flows 16

Notes to Financial Statements 17

101-04600/

Board Members

Ms. Anne Soucie
Chairman
Edmundston, NB

Ms. Donna Pardy
Public Sector Representative
Gambo, NF

Captain Mike Furlong
Pilot Representative
St. John's, NF

Captain Tor Bordevik
Shipping Industry Representative
Saint John, NB

Ms. Blanche Keats
Public Sector Representative
Digby, NS

Captain Alan Stockdale
Pilot Representative
Halifax, NS

Captain John Aspin
Shipping Industry Representative
Belle River, PE

Executive Officers

Captain R. A. McGuinness
Chief Executive Officer

P. L. MacArthur, CMA
Corporate Secretary/Tresaurer

Captain P. T. C. Gates
Director of Operations

Management

Captain R. A. McGuinness
Chief Executive Officer

Nancy Gordon
Administrative Manager

P. L. MacArthur, CMA
Corporate Secretary/Tresaurer

Captain P. T. C. Gates
Director of Operations

Letter from the Chairman and the CEO

February 28, 2001

The Honourable David Collenette
Minister of Transport
29th Floor, Tower "C"
Place de Ville
Ottawa, Ontario, K1A 0N5

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Anne Soucie
Chairman

Dear Sir:

Pursuant to Section 150 of the *Financial Administration Act*, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year 2000.

We are pleased to report the Atlantic Pilotage Authority continues to meet its mandate of being financially self-sufficient. The Authority continues its objective of maintaining close contacts with the majority of port users, and endeavouring to meet their pilotage requirements.

The Authority is pleased to advise that all collective agreements were successfully renewed in 2000. All contracts are in effect until 2003, and allow the Authority to continue its history of labour stability.

During the spring of 2000, the Authority commenced construction in Canada of its newest pilot vessel. It was designed to accommodate advanced safety, ergonomic and technological features, and be capable of operating in harsh weather and sea conditions. In December, the vessel commenced pilotage service in Placentia Bay, Newfoundland.

The Authority's centralized dispatch is now implemented throughout the Atlantic Region and has proven to be extremely beneficial to all parties. Information is made available through a variety of methods, such as web pages, facsimile, e-mails, direct radio communication, etc. Enhancements and refinements are on going in an effort to continually improve the system.

The Authority continues to follow through on the recommendations proposed by the Canadian Transportation Agency in its Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues and to meet the proposed deadlines for these initiatives.

It is our pleasure to report that the Atlantic Pilotage Authority continues to provide an exemplary service in the safest and most economical manner to the satisfaction of our users and within the obligations of the Pilotage Act.

Respectfully submitted,

Anthony McGuinness
Chief Executive Officer

Anne Soucie
Chairman

Performance Review

The Atlantic Pilotage Authority provided a safe and efficient marine pilotage service in 2000, and maintained financial self-sufficiency during the year. Assignments totaled 11,499 for the year, with only 10 incidents reported. All but three of the compulsory and non-compulsory areas had a positive operating return during 2000. Tariff increases have been proposed for 2001 to address those areas that did not have positive returns.

The Authority had a new pilot boat built and placed in service during 2000. This boat will improve service in Placentia Bay because of its speed and ability to operate in adverse weather conditions.

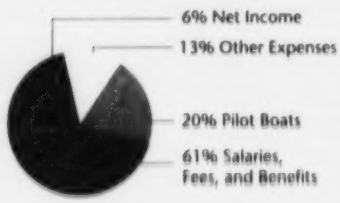
The Authority renewed all outstanding collective agreements during the year through negotiation and arbitration. The new agreements provide reasonable and fiscally responsible salary increases for pilots, boat crews, and administrative staff, while providing the Authority labour stability.

During 2000, the Authority expanded the pilot dispatch service to include all pilotage areas, and improved electronic communications available through the dispatch system for pilots and customers. The Authority consulted widely with customers and other interested parties during the year, and took action, where possible, to meet their needs. As an example, the Authority changed the regulations to allow highly manoeuvrable vessels under 3500grt, such as offshore supply ships, more flexibility in their operations by making a written conditional waiver available. The Authority also reduced the tariff for most assignments in Placentia Bay, reflecting the greater economies of scale available as vessel traffic increases.

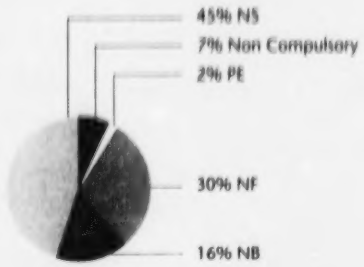
The operating results for 2000 had increased revenue and expenditures when compared to the operating budget submitted with our 2000-2004 Corporate Plan. Revenues were 8.2% over budget as a result of higher than expected vessel traffic, as well as more investment income than budgeted. The number of assignments was 9.2% over budget, while the total pilotage trip units were 2% over. This indicates that the average size of vessels piloted during 2000 was slightly smaller than the size anticipated in the budget, due to increased activity for the relatively small offshore supply vessels. The new pilot boat construction occurred later in the year than anticipated, allowing the Authority to invest for a longer term and earn more interest income than budgeted.

Expenditures were 12.8% over the 2000 budget. Some expenditures, such as pilot fees, contract pilot boats, and pilot transportation are variable expenses that increase with the number of assignments. Pilot salaries and benefits were over budget due to an increased pilot workforce, and a significant increase in pension costs due to changes in the employer contribution levels for the Public Service Superannuation Plan. The Authority's contribution for 2000 was more than double that for 1999, an increase in excess of $267,000. This increase in contribution levels was announced early in 2000, well after the budget for 2000 had been approved. The Authority also experienced an unbudgeted increase in fuel costs for its pilot boats of more than $125,000 in 2000. These increases in expenses contributed to net income being 33%, or $366,000, below budget for 2000.

The outlook for 2001 is to have a similar number of assignments as 2000, with an increase in pilotage units and tariffs providing for a slight growth in revenue and net income.



Breakdown of Total Revenue 2000



Percentage of Operating Revenue 2000

No.3 Halifax Harbour Pilot Cutter, On Chebucto Head station, 1890.

Pilots and Pilotage Areas

Pilots

The Atlantic Pilotage Authority employs professional pilots who are competent in all aspects of ship handling. They have a thorough understanding of the effects of wind, current and tidal influences. This is reflected in the expertise they demonstrate navigating and handling all sizes of vessels in proximity to land and within narrow channels and harbours. The value of a pilot is realized when they judge an approach correctly, anticipate accurately and react effectively. The professional abilities of pilots are integrated with navigational systems, both visual and electronic, and the support of information services. Such resources enable the Atlantic Pilotage Authority to provide a safe and efficient service to all vessels plying the waters of the Atlantic region.

Area of Operations

The *Pilotage Act* defines the Authority's pilotage region as all Canadian waters in and around the provinces of Nova Scotia, Prince Edward Island, New Brunswick, Newfoundland and Labrador including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec, south of Cap d'Espoir.

Compulsory Pilotage Areas

New Brunswick
Saint John, Miramichi, Restigouche

Newfoundland & Labrador
Bay of Exploits, Holyrood, Placentia Bay, Stephenville, Humber Arm, St. John's

Nova Scotia
Bras D'or Lakes, Halifax, Pugwash, Strait of Canso, Sydney

Prince Edward Island
Charlottetown, Confederation Bridge

Non-compulsory Pilotage Areas

The Atlantic Pilotage Authority provides pilotage services on request to areas where pilotage is not mandatory. Some of these ports are:

New Brunswick
Bathurst, Caraquet, Belledune

Newfoundland & Labrador
Port aux Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond

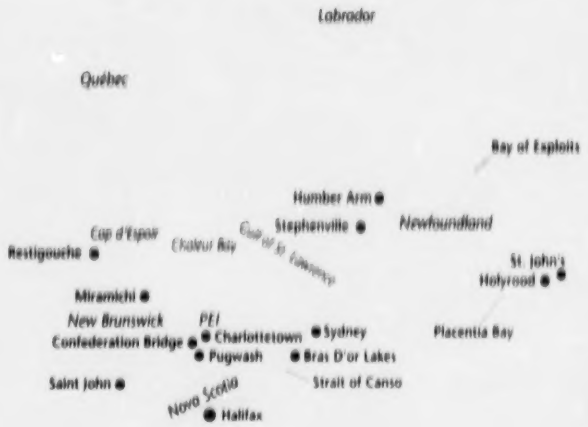
Nova Scotia
Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater

Prince Edward Island
Georgetown, Souris, Summerside

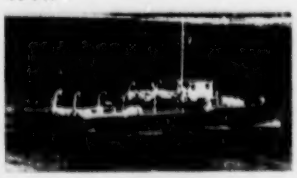
Quebec
Chandler

Pilotage Areas

There are 16 compulsory pilotage areas and many non-compulsory areas throughout the Atlantic Region. The criteria for determining which ports should become compulsory are: degree of difficulty and hazard in the approaches and within the port itself; amount of vessel movement and manoeuverability and the size of those vessels; design of wharves, slips, and actual space available for manoeuvering; nature of cargo carried on board, e.g. oil, gas, explosives, hazardous materials; environmental concern and the preservation of the ecosystem.



Halifax Harbour Pilot Cutter, Camperdown, built in Shelburne, 1944.



Ministerial Review of Outstanding Pilotage Issues

Operational Review & Consultations

The Authority has undertaken to enhance discourse with all related parties within its jurisdictional areas of Atlantic Canada. Wherever possible, port committee groups have been established to allow for round-table discussions on port related pilotage issues. A pilotage resource advisory committee has been established within the framework of the Authority, and has proved an excellent resource for effective understanding and communication.

Within the various advisory committees, all aspects of related pilotage issues are discussed, with the objective of obtaining improved efficiencies and cost reductions. Issues such as pilot strength, pilot boat contracts, replacement of existing pilot boats with more efficient vessels, pilot training, administrative enhancements, regulatory amendments, and tariff restructuring, are examples of the items discussed.

Risk-Based Methodology

A pilotage risk-based methodology has now been developed and endorsed by Transport Canada. This process will be utilized for the designation or re-assessment of compulsory pilotage areas, and in a risk-based assessment of vessel size limits and types of vessels subject to compulsory pilotage.

The Authority continues to monitor all compulsory areas to determine any change in factors and circumstances. In the event of such change, the Authority, in consultation with interested parties, will re-examine, using the aforementioned risk-based methodology.

Assessment & Practical Information

This Authority, in co-operation with other pilotage authorities and senior pilots across Canada, continues to develop a pilot quality assurance system, which will meet the needs and characteristics of the Atlantic Region.

Structured Methodology

The Authority has developed a non-compliance form, which is a structured method for handling complaints. This mechanism ensures that timely feedback is provided to the complainant of the outcome, and details any action that has been taken.

No.4 Halifax Harbour Pilot Boat, Built in Erieau, Ontario, 1967.

Mandate and Objectives

The mandate of the Atlantic Pilotage Authority is to establish, operate, maintain and administer, in the interest of safety, an efficient pilotage service within the designated waters of the Atlantic region.

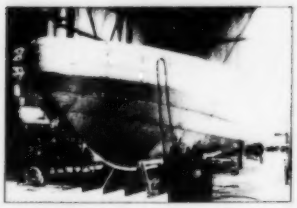
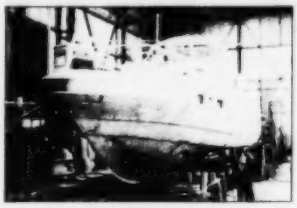
The Authority responds to the initiatives of the Minister of Transport and promotes the efficient usage of the Authority's facilities, equipment and expertise to provide safe navigation. This includes the provision of pilotage services, within a commercially oriented framework, directed toward achieving and maintaining financial self-sufficiency and long term viability. In addition, it includes being responsive to the Government's environmental, social and economic policies.

Corporate Governance

The Atlantic Pilotage Authority concurs with the *Guidelines on Corporate Governance in Crown Corporations and Other Public Enterprises*. Through this review the Authority's Board of Directors will continue to build an effective process and structure for overseeing the direction and management of the corporation so that it effectively fulfills its mandate. Policies regarding the stewardship of the Authority, working with management, and the functioning of the Board are under continual review, and where necessary, changes are being implemented.

No.5 Halifax Harbour Pilot Boat, Built at Lunenburg Foundry 1960's.

Modern Pilot Boat Launched for Placentia Bay

The "Placentia Pilot" during various stages of construction.

Board Chair Anne Soucie christens the vessel on November 28, 2000.

"The vessel has been built to provide fast and efficient running at pilot transfer speeds, combined with excellent sea keeping. Hull design is a double chine, equipped with twin propellers, skegs and rudders."

Capt. Tony McGuinness, Atlantic Pilotage Authority CEO

The state-of-the-art "fast boat" – designed by internationally known designer Alastair Cameron of Camarc Ltd., West Sussex, England – was specifically constructed to operate in heavy weather, under severe sea/swell conditions and icing. The vessel is designed to travel at speeds up to 25 knots and can transfer pilots in winds up to 45 knots. The superstructure is built as a separate module fitted with flexible mounts and a hypalon seal skirt to dampen vibration and noise.

The new vessel is powered by twin Detroit Diesel/MTU 2000 Series V12 engines, producing 1,600 horse-power and has heated decks and handrails.

The Placentia Pilot underway, 2001.

Bringing the Tankers Through

Pilot Ambrose McCarthy (right) on the bridge of the M T Eagle with the ship's Master and an officer.

There are certain things I won't do to get a story, I thought, as I watched the ladder on the tanker's port side sway above the deck of the pilot boat. Climbing up that ladder is one of them. The pilot boat's captain, Barry Spencer, swings the vessel around to starboard, and pilot Ambrose McCarthy radios the tanker's captain to increase speed.

Ambrose climbs aboard first. I wait for the pilot boat to ride a swell, and then scamper up the ladder. It's easier than I thought. With one of the ship's crew as guide, we walk back to the ship's superstructure, where we climb the five flights to the bridge.

The M.T. Eagle is 287 metres long and 48.5 metres wide. She's carrying 1,000,000 barrels, or 152,399 tons, of crude oil, and is one of the 20 to 30 tankers a month that ply Placentia Bay on their way to the refinery at Come By Chance. Along with the transshipment vessels and the Hibernia oil platform, that makes for a lot of risky traffic. Traffic, and nearly 400 islands and reefs, small fishing boats and gear, and visibility less than a kilometre for more than 187 days a year on average – all that makes pilots like Ambrose McCarthy that much more important. Placentia Bay has been named the most likely place in Canadian waters for an oil spill. The damage would be devastating and probably irreparable.

Today the weather is fine as we greet Captain Agarwal, who answers Ambrose's questions about the ship and the trip, and hands over a sheet from the ship's bridge manual, listing all the particulars of the ship. Ambrose proceeds to check the radar and set up a course, and behind him, the navigator works on the charts, marking our position every ten minutes. Ambrose paces the bridge, chatting with the captain. Some people might conclude that being a pilot isn't that hard. Nothing could be further from the truth.

Ambrose leans over the charts and points out the depth, land masses, channels, berthing and anchoring areas. One day he counted 43 boats in this area. The most lucrative grounds for crab are within the shipping lane boundaries. "Whenever we see fishing gear in the channel, we do our best to avoid it."

"You always have to be thinking ahead, anticipating what the next move is going to be," Ambrose tells me. And you need a masters' certificate, two years training to be a pilot, and even then you can only work in the areas that you've written a test for.

The steward arrives on the bridge with lunch for Ambrose, and I go to the officers' mess. When I return after a tour of the ship, he's watching the radar, correcting the course and calling out the headings to a new helmsman. We chat with the navigator, who is from Lahore, Pakistan. All the officers are Indian or Pakistani, and the crew is Filipino, Iraqi, or Romanian.

The refinery can be seen off in the distance, as can Arnold's Cove, where the pilot boat ties up and where an apartment is maintained for the pilots. "The dispatching is done from Halifax," he says. "There's a call 12 hours ahead of a ship's departure, and a confirmation two hours before it leaves." Pilots can only work certain timeframes, as a safety measure. Scheduling must be adjusted accordingly.

By now, the tugs, Osprey and Petrel, are manoevering into position beside the tanker.

"New heading, zero-zero-zero," says Ambrose,

"Zero-zero-zero," the helmsman replies.

"Zero-zero-zero, thank you," Ambrose says.

To be honest, it feels like we're scarcely moving. The heading soon begins to change frequently, 037, 038, 040, 047, 045. Ambrose gives orders to the tugs, and the helmsman, as I watch the crew on deck prepare the lines.

"What I'm going to do, captain, is put her on the fenders and then move her about three metres forward," Ambrose tells him, so they can line up the pipes between the ship and dock.

It's dark. We know we're against the wharf when we hear its fenders give as the ship makes contact. All told, it's taken about six hours to bring the ship in, and half an hour to actually dock the vessel. It will take about 36 hours for the Eagle to unload her cargo, and then she'll sail back to Gibraltar. The gangway is laid on the railing and Ambrose and I scamper across to the dock to his truck and head out to the highway.

Ambrose wasn't on duty when he was called to bring the Eagle in – the pilots are short a couple of bodies right now – so unless he's needed, it'll be a few days before he's called again for a regular shift. But no matter. I've just seen him park 1,000,000 barrels of oil as carefully, yet as easily as someone sets down a glass of water.

All in a day's work.

(Condensed from John Cheeseman's article in "The Charter")

Comparative Review

Financial and Statistical Data

Financials (000's)	2000	1999	1998
Total Revenue	$ 11,983	$ 10,934	$ 9,466
Operating Expenses			
Salaries, Fees and Benefits	7,224	6,405	5,757
Pilot Boats	2,453	2,037	1,856
Other	1,563	1,528	1,183
Total Operating Expenses	11,240	9,970	8,796
Net Profit	$ 743	$ 964	$ 670
Revenue-Compulsory Areas			
Nova Scotia	$ 5,263	$ 5,057	$ 4,502
	45%	47%	48%
New Brunswick	1,885	1,846	1,735
	16%	17%	19%
Newfoundland and Labrador	3,506	2,832	2,135
	30%	26%	23%
Prince Edward Island	246	227	206
	2%	2%	2%
Revenue-Non-Compulsory Areas	846	827	765
	7%	8%	8%
Statistical			
Pilotage Units*	2,921,141	2,630,840	2,515,339
Pilotage Assignments	11,499	11,091	9,726
Average number of units per assignment	254	237	259
Incidents**	10	12	10
% of incident free assignments	99.9%	99.9%	99.9%
Human Resources***			
Employee pilots	38	35	35
Contract pilots	14	17	17
Pilot boat crew	13	13	13
Officers and Administrative	7	7	7
Dispatch	6	4	na

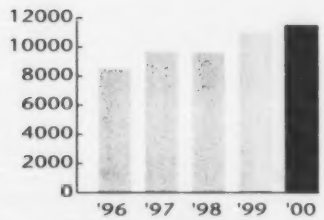
* *Pilotage unit means a measurement of the size of the ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of a ship.*

** *Compilation of all maritime incident reports with or without damage.*

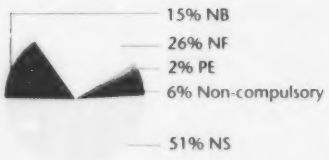
*** *Full time (or equivalent) personnel on strength as at December 31 of each year.*

Pilotage Area Assignments

	2000	1999	1998
Compulsory Areas			
New Brunswick			
Saint John	1,534	1,528	1,440
Miramichi	62	75	73
Restigouche	133	136	140
Newfoundland & Labrador			
St. John's	1,442	1,345	1,082
Holyrood	110	108	110
Placentia Bay	696	593	398
Humber Arm	298	308	330
Stephenville	167	146	103
Bay of Exploits	258	230	198
Nova Scotia			
Halifax	4,542	4,477	3,712
Strait of Canso	829	701	679
Sydney	252	203	219
Bras d'Or	117	124	127
Pugwash	72	79	67
Prince Edward Island			
Charlottetown	172	165	172
Confederation Bridge	94	94	81
Non-compulsory Areas	721	779	795
TOTAL	11,499	11,091	9,726



Total assignments per year



Percentage of pilotage assignments by province 2000

Management's Responsibility for Financial Reporting

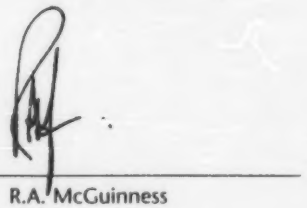
The accompanying financial statements have been prepared by the Authority's management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles consistently applied, using management's best estimates and judgements, where appropriate. Management is responsible for the integrity and objectivity of the information in the financial statements and annual report.

Management is also responsible for a system of internal control which is designed to provide reasonable assurance that assets are safeguarded and controlled, transactions comply with relevant authorities and accounting systems provide timely, accurate financial reports.

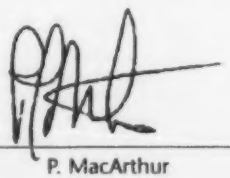
The Authority's management recognizes the responsibility of conducting its affairs in compliance with the *Pilotage Act* and regulations, the *Financial Administration Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

The Authority is responsible for ensuring that management fulfils its responsibilities for financial reporting and internal control. The Authority exercises its responsibilities through its Audit Committee, which is composed of members who are not employees of the Authority. The Committee meets with management and the auditors to satisfy itself that responsibilities are properly discharged and to review the financial statements. The financial statements and annual report are reviewed and approved by the Authority on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent audit of the transactions and financial statements of the Authority in accordance with Canadian generally accepted auditing standards, and expresses his opinion on the financial statements. He has full and free access to the Audit Committee of the Authority, and his report follows.



R.A. McGuinness
Chief Executive Officer



P. MacArthur
Treasurer

Halifax, Nova Scotia
February 28, 2001

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

AUDITOR'S REPORT

To the Minister of Transport

I have audited the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 2000 and the statements of operations and retained earnings, and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Authority's management. My responsibility is to express an opinion on these financial statements based on my audit.

I conducted my audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that I plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In my opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Authority as at December 31, 2000 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, I report that, in my opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Pilotage Act* and regulations, and the by-laws of the Authority.

John Wiersema, CA
Assistant Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 28, 2001

Atlantic Pilotage Authority

Balance Sheet

as at December 31, 2000

	2000	1999
Assets		
Current		
Cash and short term deposits (Note 3)	$ 719,208	$ 1,686,780
Accounts receivable, net (Note 3)	1,667,085	1,705,661
Prepaid expenses	29,378	23,278
	2,415,671	3,415,719
Investments (Note 3)	444,575	513,819
Segregated investments (Note 3)	887,019	843,017
Capital assets, net (Note 4)	2,645,107	806,898
	$ 6,392,372	$ 5,579,453
Liabilities		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities (Note 3)	$ 1,086,344	$ 871,040
Accrued employee termination benefits	90,771	14,221
	1,177,115	885,261
Long Term		
Accrued employee termination benefits	651,742	873,500
	1,828,857	1,758,761
Equity of Canada		
Contributed capital	2,304,546	2,304,546
Retained earnings	2,258,969	1,516,146
	4,563,515	3,820,692
	$ 6,392,372	$ 5,579,453

Commitments and contingencies (Note 7)

See accompanying notes to financial statements

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Operations and Retained Earnings

for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Revenues		
Pilotage charges	$ 11,746,270	$ 10,789,793
Other income	236,430	143,937
	11,982,700	10,933,730
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	5,680,143	5,009,577
Pilot boats, operating costs	2,892,456	2,596,229
Staff salaries and benefits	923,849	731,573
Transportation and travel	569,546	545,508
Amortization	303,610	215,308
Professional and special services	281,235	316,984
Utilities, materials and supplies	274,762	222,187
Communications	107,016	89,735
Rentals	104,717	101,183
Training	102,543	141,798
	11,239,877	9,970,082
Net income for the year	742,823	963,648
Retained earnings, beginning of the year	1,516,146	552,498
Retained earnings, end of the year	$ 2,258,969	$ 1,516,146

See accompanying notes to financial statements

Atlantic Pilotage Authority

Statement of Cash Flows

for the year ended December 31, 2000

	2000	1999
Operating activities		
Cash receipts from customers	$ 11,778,746	$ 10,220,192
Cash paid to employees and suppliers	(10,767,015)	(9,505,208)
Other income received	236,430	143,937
Employee termination payments	(99,156)	(122,539)
Cash flows from operating activities	1,149,005	736,382
Investing activities		
Purchase of investments and segregated investments	(592,728)	(1,549,335)
Redemption of investments and segregated investments	617,970	1,303,350
Additions to capital assets	(2,141,819)	(237,149)
Cash flows used in investing activities	(2,116,577)	(483,134)
Cash and short term deposits, beginning of the year	1,686,780	1,433,532
Cash and short term deposits, end of the year	$ 719,208	$ 1,686,780

See accompanying notes to financial statements

Atlantic Pilotage Authority

Notes to Financial Statements

December 31, 2000

1. Objectives and activities

The Atlantic Pilotage Authority (the "Authority") was established in 1972 pursuant to the *Pilotage Act*. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain, and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The *Act* provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable, and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis. Under the *Pilotage Act*, effective June 1998, no payment to the Authority may be made under an appropriation by Parliament to discharge an obligation or liability.

The Authority is a Crown corporation listed in Schedule III, Part I of the *Financial Administration Act* and is not subject to the provisions of the *Income Tax Act*.

2. Significant accounting policies

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles:

(a) Cash and short term deposits

Cash and short term deposits consist of cash on hand and investments in money market instruments. Cash and short term deposits are recorded at cost.

(b) Investments and segregated investments

Investments are recorded at cost. Write down of investments to market value is recorded for other than a temporary decline in their underlying value.

(c) Employee future benefits

Employees are entitled to specified benefits on termination as provided for under conditions of employment, through a severance benefit plan. The Authority recognizes the cost of the future severance benefits over the periods in which the employees render services to the entity and the liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to employees. Changes to these estimates are charged or credited to the Statement of Operations in the period they are reassessed.

2. Significant accounting policies (continued)

(d) Contributed capital

Contributed capital consists of the estimated historical cost of capital assets obtained from Canada when the Authority was established and the net capital assets financed from parliamentary appropriations.

(e) Amortization

Amortization of capital assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Pilot boats	10 to 25 years
Furniture and equipment	5 to 10 years

(f) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period (see note 5). Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid. The Authority is not required under present legislation to make contributions with respect to actuarial deficiencies of the Public Service Superannuation Account.

(g) Measurement uncertainty

The preparation of financial statements requires management to make estimates and assumptions that affect the reported assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting periods. Actual results could differ from those estimates.

3. Financial instruments

In accordance with the *Pilotage Act*, the Authority is legislated to only invest in Government of Canada Treasury Bills and government guaranteed bonds. Investments are at fixed rates of interest until maturity. The nature of the Authority's investments is not considered to have any significant exposure to credit risk.

	2000		1999	
	Carrying value	Yield (%)	Carrying value	Yield (%)
Cash	$ 211,736		$ 1,005,062	
Maturing within 3 months:				
Government of Canada Coupons	69,999	4.88	---	
Government of Canada Treasury Bills	437,473	4.51-4.63	681,718	3.90-4.25
Total cash and short term deposits	719,208		1,686,780	
Maturing within 3 years:				
Government of Canada Treasury Bills	---		212,000	5.03
Government of Canada Bonds	315,536	4.89-5.26	588,535	4.89-5.26
Provincial Bonds	1,016,058	4.88-5.83	536,923	4.68-5.36
	1,331,594		1,337,458	
Maturing beyond 3 years:				
Provincial Bond	---		19,378	5.82
			19,378	
Total investments and segregated investments	1,331,594		1,356,836	
Total cash and investments	**$ 2,050,802**		**$ 3,043,616**	

Segregated investments is a fund established for capital asset replacement and the funding of employee termination benefits. The level of investment in the fund is based upon the cash provided by operating activities in the previous year.

Increase in and use of segregated investments during the year are as follows:

Balance, December 31, 1999	$ 843,017
Additions	486,846
Contribution to new pilot boat construction	(442,844)
Balance, December 31, 2000	$ 887,019

The market value of investments approximates both their carrying value and fair value.

Accounts receivable and accounts payable are incurred in the normal course of business. Both are due on demand. The carrying amounts of these financial instruments approximates fair values because of their short maturity. There are no concentrations of accounts receivable with any one customer.

4. Capital assets

	2000			1999		
	Cost	Accumulated Amortization	Net	Cost	Accumulated Amortization	Net
Land	$ 450	$ -	$ 450	$ 450	$ -	$ 450
Pilot boats	4,383,700	1,967,302	2,416,398	2,291,148	1,772,003	519,145
Furniture & equipment	839,078	610,819	228,259	789,811	502,508	287,303
	$ 5,223,228	$ 2,578,121	$ 2,645,107	$ 3,081,409	$ 2,274,511	$ 806,898

5. Pension plan

During the year the Public Service Superannuation Plan (PSSA) required that employers contribute on a 2.14 to 1 ratio to employees as of April 1, 2000. Prior to this date, the employer matched employee contributions. These contributions represent the total pension obligations of the Authority and are recognized in the accounts on a current basis.

Contributions to the PSSA consisted of:

	2000	1999
Contributions by the Authority	$ 472,687	$ 205,613
Contribution by Employees	$ 244,684	$ 205,613

6. Related party transactions

The Authority is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments, agencies and Crown corporations. The Authority enters into transactions with these entities in the normal course of business.

7. Commitments and contingencies

(a) The Authority has entered into contracts for pilot boat services, office rentals, and wharfage rentals requiring the following minimum annual payments:

2001	$ 649,799
2002	19,094
2003 and beyond	1,554
	$ 670,447

(b) In connection with its operations, the Authority is the defendant or otherwise involved in pending claims and lawsuits. It is the opinion of management that these actions will not result in any material liabilities to the Authority. No provision has been recorded in the accounts in this regard.

(c) These financial statements include amounts associated with alleged fraudulent activity. The Authority is seeking to recover losses associated with these incidents. Any amount recovered will be recorded in the year that recovery is reasonably assured.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Rapport annuel 2000

Canada

Siège social de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Purdy's Wharf, Tour 1
Bureau 1402, 1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse) B2n 3N2

Téléphone : (902) 426-2550
Télécopieur : (902) 426-4004

On peut se procurer d'autres exemplaires du présent rapport annuel auprès de l'Administration de pilotage de l'Atlantique.

En couverture : Le tout nouveau Placentia Pilot *avec, en toile de fond, la carte de son secteur d'activité. En dessous, maintenant relégué aux souvenirs, l'ancien bateau-pilote* No.3 *(un cotre) en poste au large de Chebucto Head vers 1890.*

En deuxième couverture : Un bateau-pilote accompagne le Bluenose II *durant le défilé des grands voiliers dans le port d'Halifax.*

Table des matières

Membres du conseil d'administration et de la direction 2

Lettre de la Présidente et du Directeur général 3

Revue de l'année 4

Pilotes et zones de pilotage 5

Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens 6

Mandat et objectifs 7

Bateau-pilote moderne mis en service dans la baie de Plaisance 8

Délicates manœuvres pour piloter les pétroliers 9

Revue comparatif 10

Affectations selon les zones de pilotage 11

Responsabilité de la direction à l'égard de
la communication de l'information financière 12

Rapport du Vérificateur 13

Bilan 14

État des résultats et des bénéfices non répartis 15

État des flux de trésorerie 16

Notes aux états financiers 17

Le Conseil d'administration

Madame Anne Soucie
Présidente
Edmundston (N.-B.)

Madame Donna Pardy
Représentante du secteur public
Gambo (T.-N.)

Le capitaine Mike Furlong
Représentant des pilotes
St. John's (T.-N.)

Le capitaine Tor Bordevik
Représentant de l'industrie du transport maritime
Saint John (N.-B.)

Madame Blanche Keats
Représentante du secteur public
Digby (N.-É.)

Le capitaine Alan Stockdale
Représentant des pilotes
Halifax (N.-É.)

Le capitaine John Aspin
Représentant de l'industrie du transport maritime
Belle River (Î.-P.-É.)

La Direction

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

P. L. MacArthur, CMA
Secrétaire général/Trésorier

Le capitaine P. T. C. Gates
Directeur des opérations

L'Équipe de gestion

Le capitaine R. A. McGuinness
Directeur général

Nancy Gordon
Directrice administrative

P. L. MacArthur, CMA
Secrétaire général/Trésorier

Le capitaine P. T. C. Gates
Directeur des opérations

Lettre de la Présidente et du Directeur général

Le 28 février 2001

L'honorable David Collenette
Ministre des Transports
29e étage, Tour C
Place de Ville
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Anthony McGuinness
Directeur général

Anne Soucie
Présidente

Monsieur le Ministre,

En application de l'article 150 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous avons l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de 2000 de l'Administration de pilotage de l'Atlantique (Administration).

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue de remplir son mandat d'autonomie financière. L'Administration continue à entretenir des relations suivies avec la plupart des utilisateurs des ports desservis et à répondre à leurs besoins en matière de services de pilotage.

L'Administration a le plaisir d'annoncer que toutes les conventions collectives ont été renouvelées avec succès en 2000. Elles sont toutes en vigueur jusqu'en 2003 et nous permettent ainsi de poursuivre notre tradition de stabilité en milieu de travail.

Au cours du printemps 2000, l'Administration a entrepris la construction au Canada de son tout nouveau bateau-pilote. Il est conçu selon des normes élevées en matière de sécurité, il présente des caractéristiques ergonomiques et technologiques avancées et il peut naviguer par mauvais temps et sur une mer agitée. Le navire a commencé à assurer des services de pilotage en décembre dans la baie de Plaisance, à Terre-Neuve.

Le service centralisé de répartition est maintenant en place à l'échelle de la région atlantique et il s'est avéré extrêmement utile pour tous ceux qui s'en servent. L'information est fournie de différentes manières, entre autres par des pages Web, par télécopieur, par courriel, par communications radio directes, etc. Nous apportons continuellement des améliorations afin de perfectionner le système.

L'Administration continue de donner suite aux recommandations proposées par l'Office des transports du Canada dans le cadre de son Examen ministériel des questions de pilotage restées en suspens, et de respecter les délais proposés pour ces initiatives.

Nous avons le plaisir d'annoncer que l'Administration de pilotage de l'Atlantique continue d'offrir un service exemplaire, de la façon la plus sécuritaire et la plus économique possible, afin de satisfaire ses usagers tout en respectant les exigences de la *Loi sur le pilotage*.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre très haute considération.

Le directeur général

Anthony McGuinness

La présidente.

Anne Soucie

Revue de l'année

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a assuré un service de pilotage maritime sûr et efficace en 2000 et elle a fait preuve d'autonomie financière tout au long de l'année. Le nombre d'affectations s'est élevé à 11 499 pour l'année, et seulement 10 incidents ont été rapportés. Toutes les zones de pilotage obligatoire et non obligatoire, sauf trois, ont affiché un bon rendement d'exploitation en 2000. Une augmentation des tarifs a été proposée pour 2001 afin de permettre aux trois zones déficitaires d'afficher un rendement approprié.

L'Administration a fait construire un nouveau bateau-pilote et l'a mis en service en 2000. Ce bateau-pilote permettra d'améliorer le service dans la baie de Plaisance grâce à sa rapidité et à sa capacité de bien tenir la mer par mauvais temps.

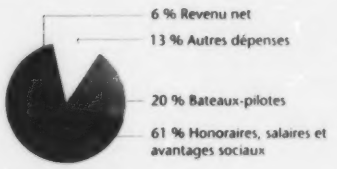
Par le biais des négociations et de l'arbitrage, l'Administration a été en mesure de renouveler toutes les conventions collectives de ses groupes d'employés. Les nouvelles conventions fournissent aux pilotes, aux membres d'équipage et au personnel administratif des augmentations salariales raisonnables et équitables sur le plan financier, tout en assurant une stabilité au sein de la main-d'œuvre à l'APA.

Au cours de 2000, l'Administration a étendu la portée de son système de répartition des pilotes à toutes les zones de pilotage et a amélioré les communications électroniques à la disposition des pilotes et des clients. L'Administration a consulté ses clients et les autres groupes intéressés durant l'année et elle a pris, le cas échéant, les mesures nécessaires pour répondre à leurs besoins. Par exemple, l'Administration a modifié les règlements afin d'accorder plus de souplesse dans l'opération des navires très manœuvrables de moins de 3500 tjb, tels que les navires d'approvisionnement extracôtier, et ce en fournissant par écrit une dispense de pilotage conditionnelle. L'Administration a également réduit les tarifs pour la plupart des affectations dans la baie de Plaisance afin de refléter les économies d'échelle réalisées grâce à l'augmentation du trafic.

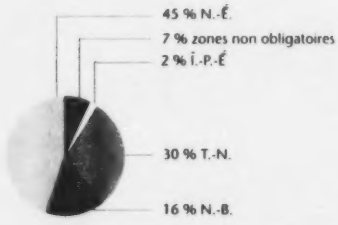
Les résultats d'exploitation en 2000 ont affiché une augmentation des recettes et des dépenses par rapport au budget d'exploitation présenté dans notre Plan directeur 2000–2004. Les recettes ont dépassé de 8,2 % les prévisions budgétaires en raison d'un trafic maritime plus élevé que prévu et d'un revenu de placement supérieur aux prévisions. Le nombre d'affectations s'est élevé à 9,2 % de plus que prévu tandis que le total des unités de pilotage était de 2 % supérieur aux prévisions. Cela signifie que les dimensions moyennes des navires pilotés en 2000 étaient légèrement inférieures à ce qui était prévu au budget, ce qui s'explique par l'augmentation de l'activité des navires d'approvisionnement extracôtier, navires qui sont relativement petits. La construction du nouveau bateau-pilote est survenue plus tard que prévu au cours de l'année, ce qui a permis à l'Administration de placer son argent à plus long terme et de tirer ainsi des intérêts de placement plus élevés que prévu.

Les dépenses ont excédé de 12,8 % les prévisions budgétaires en 2000. Certaines dépenses, comme les honoraires des pilotes, les frais liés aux bateaux-pilotes embauchés à contrat et le transport des pilotes, sont des dépenses variables qui augmentent en fonction du nombre d'affectations. Les salaires et les avantages sociaux des pilotes ont dépassé les prévisions budgétaires étant donné l'augmentation du nombre de pilotes embauchés et une augmentation importante des frais de pension entraînée par des modifications apportées aux contributions de l'employeur en vertu du régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les contributions de l'Administration en 2000 ont été le double de celles versées en 1999, représentant une augmentation de plus de 267 000$. Cette augmentation des niveaux de contributions a été annoncée au début de 2000, bien après l'approbation du budget pour 2000. L'Administration a également connu en 2000 une augmentation imprévue de plus de 125 000 $ au chapitre du coût du carburant pour ses bateaux-pilotes. Ces augmentations des dépenses ont ainsi contribué à réduire de 33 %, soit de 366 000 $, le revenu net par rapport aux prévisions budgétaires de 2000.

On prévoit en 2001 que le nombre d'affectations sera à peu près le même qu'en 2000, une augmentation des tarifs et du nombre d'unités de pilotage contribuant à faire augmenter sensiblement les recettes et le revenu net.



Ventilation du revenu total en 2000



Pourcentage des recettes provenant des opérations en 2000

Le bateau-pilote No.3 *(un cotre) en poste à Chebucto Head, 1890 .*

Pilotes et zones de pilotage

Pilotes

L'Administration de pilotage de l'Atlantique emploie des pilotes compétents et professionnels qui connaissent à fond tous les manœuvre des navires. Le pilote a une connaissance approfondie de l'effet des vents, des courants et des marées sur les navires, et il démontre cette expertise lorsqu'il dirige un navire, peu importe sa taille, à proximité du littoral et dans des chenaux et des ports plus étroits. Le rôle du pilote prend toute sa valeur si l'on regarde la précision avec laquelle il prépare l'approche, anticipe les manœuvres et réagit efficacement. Le pilote professionnel a recours aux systèmes d'aide à la navigation, visuels ou électroniques, et compte sur les services d'information. Ces ressources permettent à l'Administration de pilotage de l'Atlantique de fournir un service sûr et efficace à tous les navires qui naviguent dans les eaux de la région de l'Atlantique.

Région de pilotage visée

La *Loi sur le pilotage* définit comme suit la région que dessert l'Administration : « Toutes les eaux canadiennes sises dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, de l'Île-du-Prince-Édouard, du Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et du Labrador, y compris les eaux de la baie des Chaleurs dans la province de Québec, au sud du cap d'Espoir. »

Zones de pilotage obligatoire

Nouveau-Brunswick
Saint John, Miramichi, Restigouche

Terre-Neuve et Labrador
Baie des Exploits, Holyrood, baie de Plaisance, Stephenville, Humber Arm, St. John's

Nouvelle-Écosse
Lacs Bras d'Or, Halifax, Pugwash, détroit de Canso, Sydney

Île-du-Prince-Édouard
Charlottetown,
Pont de la Confédération

Zones de pilotage non obligatoire

L'Administration de pilotage de l'Atlantique assure sur demande des services de pilotage dans des zones où le pilotage n'est pas obligatoire. Parmi ces ports, notons :

Nouveau-Brunswick
Bathurst, Caraquet, Belledune

Terre-Neuve et Labrador
Port-aux-Basques, Argentia, Clarenville, Marystown, Long Pond

Nouvelle-Écosse
Pictou, Sheet Harbour, Liverpool, Shelburne, Bridgewater

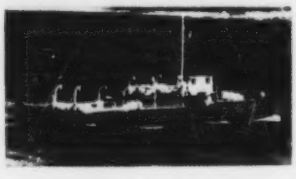
Île-du-Prince-Édouard
Georgetown, Souris, Summerside

Québec
Chandler

Zones de pilotage

Il existe 16 zones de pilotage obligatoire et de nombreuses zones de pilotage non obligatoire dans la région de l'Atlantique. Pour déterminer si un port doit ou non être désigné comme zone de pilotage obligatoire, on tient compte des facteurs suivants : degré de difficulté et de danger que présentent les approches à la zone de pilotage et la navigation dans celle-ci, l'importance du trafic maritime ainsi que la taille et la manœuvrabilité des navires, la structure des quais, des cales et l'espace réellement disponible pour la manœuvre des navires, la nature du fret transporté (par ex. : pétrole, gaz, explosifs, matières dangereuses), et les questions environnementales et la protection des écosystèmes.

Le Camperdown, *bateau-pilote de type garde-côte en service dans le port d'Halifax; construit à Shelburne en 1944.*



Examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens

Examen des opérations et consultations

L'Administration a entrepris d'accroître ses rapports avec toutes les parties intéressées à l'intérieur des zones dont elle a la responsabilité au Canada atlantique. Dans les ports où cela était possible, des comités portuaires ont été mis sur pied afin d'ouvrir la voie à des tables rondes de discussion sur des questions de pilotage dans les ports. Un comité consultatif sur les ressources en pilotage a été instauré dans le cadre des paramètres de l'Administration; le comité s'est révélé une excellente ressource qui facilite ainsi la compréhension et les communications.

Tous les aspects des questions communes de pilotage sont discutés au sein des divers comités consultatifs, le but ultime de cette démarche étant un fonctionnement plus efficace et une réduction des frais. Les effectifs, les contrats de bateaux-pilotes, le remplacement des bateaux-pilotes actuels par des navires plus efficaces, la formation des pilotes, les améliorations administratives, les modifications aux règlements et la révision des tarifs ne sont que quelques-unes des questions qui y sont abordées.

Méthodologie fondée sur le risque

Une méthodologie de pilotage fondée sur le risque a maintenant été développée et elle a reçu l'appui de Transports Canada. Le processus servira à la désignation ou à la réévaluation des zones de pilotage obligatoire et servira également à déterminer les dimensions limites des navires et les types de navires visés par le pilotage obligatoire, le tout en fonction des risques posés.

L'Administration continue de surveiller toutes les zones de pilotage obligatoire afin de déterminer les changements dans les facteurs et les circonstances des lieux. Si un tel changement survient, l'Administration, en consultation avec les parties intéressées, réexaminera la situation au moyen de la méthodologie fondée sur le risque mentionnée précédemment.

Évaluation et renseignements d'ordre pratique

L'Administration, en collaboration avec d'autres administrations de pilotage et des pilotes d'expérience partout au pays, poursuit l'élaboration d'un système d'assurance de la qualité chez les pilotes, système qui répondra aux besoins et aux caractéristiques de la région de l'Atlantique.

Méthodologie structurée

L'Administration a créé un formulaire de non-conformité qui est en fait une méthode structurée de traitement des plaintes. Ce mécanisme permet d'assurer en temps opportun un suivi auprès du plaignant et de lui communiquer les détails de toute mesure prise le cas échéant.

Le bateau-pilote No 4 *en service dans le port d'Halifax, construit à Erieau, en Ontario, en 1967.*

Mandat et objectifs

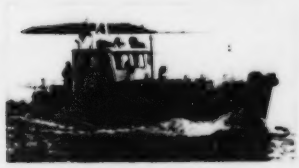
L'Administration de pilotage de l'Atlantique a pour mandat de mettre sur pied, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer, pour la sécurité de la navigation, un service de pilotage efficace dans les eaux désignées de la région de l'Atlantique.

L'Administration donne suite aux initiatives du ministre des Transports et favorise l'utilisation efficace de ses installations, de son équipement et de son expertise pour assurer la sécurité sur l'eau. Cela comprend la prestation d'un service de pilotage, dans une perspective commerciale, visant à atteindre et à maintenir l'autonomie financière et la viabilité à long terme de l'Administration. En outre, cette dernière tient compte des politiques environnementales, sociales et économiques du gouvernement.

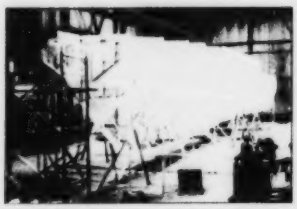
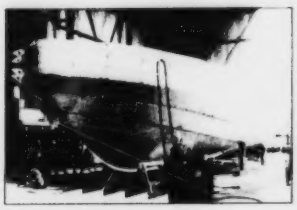
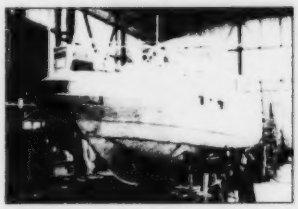
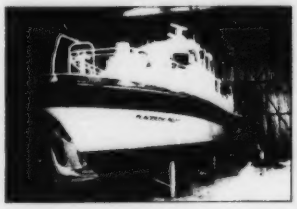
Régie de la Société

L'Administration de pilotage de l'Atlantique respecte les *Lignes directrices sur la régie des sociétés d'État et autres entreprises publiques*. Grâce au présent examen, le Conseil d'administration de l'Administration de pilotage de l'Atlantique continuera d'établir un processus et une structure efficaces qui lui permettront de superviser la direction et la gestion de l'Administration et à cette dernière de remplir son mandat. Les politiques régissant la gérance de l'Administration, les relations avec la direction et le fonctionnement du Conseil d'administration font l'objet d'une révision constante et, au besoin, des changements y sont apportés.

Le bateau-pilote No 5 *en service dans le port d'Halifax, construit à la Lunenburg Foundry dans les années 1960.*



Bateau-pilote moderne mis en service dans la baie de Plaisance

Le Placentia Pilot *à différents stades de sa construction.*

Anne Soucie, présidente du conseil, baptise le navire le 28 novembre 2000.

« Le navire a été construit pour fonctionner rapidement et efficacement compte tenu des vitesses de transfert des pilotes, en plus de pouvoir très bien tenir la mer. Il dispose d'une coque à double bouchain et il est équipé de deux hélices, courbes d'étambot et gouvernails. »

Capitaine Tony McGuinness, directeur général de l'Administration de pilotage de l'Atlantique

Ce bateau rapide et perfectionné – réalisé par le concepteur de renommée internationale Alastair Cameron de Camarc Ltd., de West Sussex, en Angleterre – a été construit tout particulièrement pour naviguer par mauvais temps, dans une mer très agitée, en présence de fortes vagues et de glace. Le navire est conçu pour atteindre une vitesse maximale de 25 nœuds et peut transférer des pilotes malgré des vents pouvant atteindre 45 nœuds. La superstructure est construite comme un module séparé ajusté au moyen de fixations souples et d'une jupe d'étanchéité d'Hypalon pour amortir les vibrations et le bruit.

Le nouveau bateau est équipé de deux moteurs Detroit Diesel/MTU 2000 de série V12, produisant 1600 hp et il dispose de ponts et de mains courantes chauffés.

Le Placentia Pilot *filant à toute allure – 2001.*

Délicates manœuvres pour piloter les pétroliers

Le pilote Ambrose McCarthy (à droite) sur la passerelle du M T Eagle *encompagnie du capitaine du navire et d'un officier.*

En regardant l'échelle jetée sur le côté du pétrolier et qui se balance au-dessus du pont du bateau-pilote, je me dis qu'il y a bien certaines choses dans la vie que je ne ferai jamais afin de pouvoir écrire un article. Grimper à cette échelle est certainement l'une d'elles! Le capitaine du bateau-pilote, Barry Spencer, fait tourner notre navire du côté droit et le pilote Ambrose McCarthy envoie un message radio au capitaine du pétrolier pour qu'il prenne de la vitesse.

Ambrose monte à bord le premier. J'attends que le bateau-pilote traverse une vague et je grimpe en haut de l'échelle à toute vitesse. C'est moins difficile que je ne le pensais. Un des membres d'équipage nous sert de guide et nous marchons en direction de la superstructure du navire où nous montons cinq étages pour arriver au pont.

Le *M. T. Eagle* fait 287 mètres de long sur 48,5 mètres de large. Il transporte un million de barils de pétrole brut, soit 152 399 tonnes; il est l'un des 20 à 30 pétroliers qui traversent tous les mois la baie de Plaisance en direction de la raffinerie de Come-by-Chance. En plus des navires de transbordement et de la plate-forme pétrolière d'Hibernia, tout cela représente beaucoup de déplacements risqués. Le va-et-vient des navires, près de 400 îles et écueils, les petits bateaux de pêche et leurs engins, et la visibilité à moins d'un kilomètre pendant plus de 187 jours en moyenne par année — voilà qui donne encore plus d'importance aux pilotes comme Ambrose McCarthy. On a déterminé que la baie de Plaisance est l'endroit en eaux canadiennes le plus susceptible d'être témoin d'un déversement pétrolier. Les dommages seraient dévastateurs et probablement irrémédiables.

Aujourd'hui, il fait beau. Nous rencontrons le capitaine Agarwal qui répond aux questions d'Ambrose au sujet du navire et du voyage, et qui remet à ce dernier une page du manuel du propriétaire où figurent toutes les caractéristiques du navire. Ambrose vérifie le radar et détermine une route; derrière lui, le navigateur travaille aux cartes, inscrivant notre position toutes les dix minutes. Ambrose fait les cent pas sur la passerelle, causant avec le capitaine. Certains pourraient en conclure que le travail d'un pilote n'est pas si difficile que ça. Ils feraient erreur.

Ambrose se penche sur les cartes et indique la profondeur, les masses terrestres, les chenaux, les secteurs de mouillage et d'ancrage. Il a déjà compté 43 navires dans ce secteur en une seule journée. Les meilleurs lieux de pêche au crabe se trouvent dans les limites de la voie de navigation. « Chaque fois que nous voyons des engins de pêche dans le chenal, nous faisons de notre mieux pour éviter ce secteur. »

« Il faut toujours penser d'avance, anticiper les manœuvres à venir », me dit Ambrose. Un pilote doit détenir un brevet de capitaine et deux ans de formation en vue de devenir pilote, et même à ça, il ne peut travailler que dans les secteurs pour lesquels il a réussi les tests.

Le steward arrive sur la passerelle avec le déjeuner d'Ambrose et je me rends au quartier des officiers. Lorsque je reviens après avoir visité le navire, il surveille le radar, rectifie la direction du navire et transmet les coordonnées à un nouveau timonier. Nous bavardons avec le navigateur, originaire de Lahore, au Pakistan. Tous les officiers sont indiens ou pakistanais et les membres d'équipage sont philippins, iraquiens ou roumains.

On peut voir la raffinerie au loin, de même qu'Arnold's Cove; c'est là que le bateau-pilote s'amarre et que l'on garde un appartement pour les pilotes. « La répartition se fait à partir d'Halifax, dit-il. On nous appelle 12 heures avant l'heure de départ prévue d'un navire et nous recevons confirmation deux heures avant son départ. » Par mesure de sécurité, les pilotes ne peuvent travailler que durant des périodes de temps précises. Les horaires doivent donc être coordonnés en conséquence.

À l'heure qu'il est, les remorqueurs *Osprey* et *Petrel* se positionnent à côté du pétrolier.

« Changement de cap, zéro, zéro, zéro », précise Ambrose.

« Zéro, zéro, zéro », répond le timonier.

« Zéro, zéro, zéro, merci », ajoute Ambrose.

Honnêtement, nous bougeons à peine. Mais le cap commence alors à changer fréquemment, 037, 038, 040, 047, 045. Ambrose donne des ordres aux remorqueurs et au timonier et moi, je regarde l'équipage sur le pont en train de préparer les amarres.

« Ce que je vais faire, capitaine, c'est l'accoster sur les ballons et ensuite le faire avancer d'environ trois mètres », lui dit Ambrose, pour qu'on puisse ajuster les tuyaux entre le navire et le quai.

Il fait maintenant nuit. Nous savons que nous sommes contre le quai lorsque nous entendons les ballons qui gémissent sous le poids du navire. En tout, il aura fallu environ six heures pour amener le navire à bon port, et une demi-heure pour l'accostage. Il faudra environ 36 heures au *Eagle* pour décharger sa cargaison puis il reprendra la mer en direction de Gibraltar. On installe la passerelle d'embarquement et Ambrose et moi descendons rapidement jusqu'au quai en direction de son camion pour ensuite prendre la route.

Ambrose n'était pas de service lorsqu'on l'a appelé pour piloter le *Eagle*. On manque de pilotes ces temps-ci; alors, à moins qu'on ait besoin de lui, il faudra quelques jours avant qu'on l'appelle de nouveau pour un quart de travail ordinaire. Mais peu importe. Je viens de le voir garer un million de barils de pétrole aussi soigneusement et tout aussi facilement que quelqu'un poserait un verre d'eau sur la table.

Il n'y a rien de plus ordinaire dans la journée d'un pilote.

Condensé d'un article de John Cheeseman paru dans The Charter.

Revue comparatif
Information financière et statistiques

Information financière en milliers de dollars	2000	1999	1998
Total des revenus	11 983 $	10 934 $	9 466 $
Dépenses d'exploitation			
Traitements, honoraires et prestations	7 224	6 405	5 757
Bateaux-pilotes	2 453	2 037	1 856
Autre dépense	1 563	1 528	1 183
Total des dépenses d'exploitation	11 240	9 970	8 796
Bénéfice net	743 $	964 $	670 $
Revenus – zones obligatoires			
Nouvelle-Écosse	5 263 $	5 057 $	4 502 $
	45 %	47 %	48 %
Nouveau-Brunswick	1 885	1 846	1 735
	16 %	17 %	19 %
Terre-Neuve et Labrador	3 506	2 832	2 135
	30 %	26 %	23 %
Île-du-Prince- Édouard	246	227	206
	2 %	2 %	2 %
Revenus – zones non obligatoires	846	827	765
	7 %	8 %	8 %

Statistiques

Unités de pilotage*	2 921 141	2 630 840	2 515 339
Affectations de pilotage	11 499	11 091	9 726
Nombre moyen d'unités selon les affectations	254	237	259
Incidents**	10	12	10
% des affectations sans incidents	99,9 %	99,9 %	99,9 %
Ressources humaines***			
Pilotes employés	38	35	35
Pilotes d'entreprise	14	17	17
L'équipage des bateaux-pilotes	13	13	13
Directeur et administration	7	7	7
Répartiteurs	6	4	na

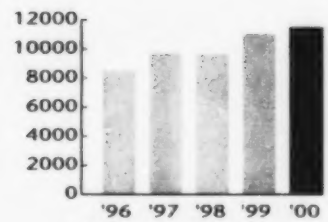
* *Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici : la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.*

** *Compilation de tous rapports d'incidents maritimes avec ou sans dommages.*

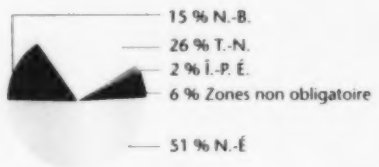
*** *Personnel à temps plein (ou l'équivalent) en poste au 31 décembre de chaque année.*

Affectations selon les zones de pilotage

	2000	1999	1998
Zones obligatoires			
Nouveau-Brunswick			
Saint John	1 534	1 528	1 440
Miramichi	62	75	73
Restigouche	133	136	140
Terre-Neuve et Labrador			
St. John's	1 442	1 345	1 082
Holyrood	110	108	110
Baie de Plaisance	696	593	398
Humber Arm	298	308	330
Stephenville	167	146	103
Baie des Exploits	258	230	198
Nouvelle-Écosse			
Halifax	4 542	4 477	3 712
Détroit de Canso	829	701	679
Sydney	252	203	219
Bras d'Or	117	124	127
Pugwash	72	79	67
Île-du-Prince-Édouard			
Charlottetown	172	165	172
Pont de la Confédération	94	94	81
Zones non obligatoires	721	779	795
TOTAL	11 499	11 091	9 726



Nombre total d'affectations par année



Pourcentage des affectations de pilotage par province en 2000

Responsabilité de la direction à l'égard de la communication de l'information financière

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction de l'Administration conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent, et s'appuient, lorsque cela est approprié, sur les meilleurs jugements et estimations de la direction. La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information que contiennent les états financiers et le rapport annuel.

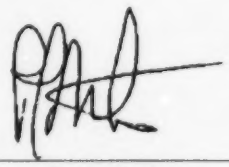
La direction est aussi responsable d'un système de contrôle interne conçu de manière à fournir une assurance raisonnable que les actifs sont protégés et contrôlés, que les opérations sont effectuées conformément aux lois et règlements pertinents et que les systèmes comptables produisent des rapports financiers justes et en temps opportun.

La direction de l'Administration reconnaît la responsabilité qu'elle a de gérer ses affaires conformément à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, à la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administration.

L'Administration a la responsabilité de veiller à ce que la direction s'acquitte de ses responsabilités en matière de communication de l'information financière et de contrôle interne. L'Administration exerce ses responsabilités par le biais de son Comité de vérification, lequel se compose de membres qui ne sont pas des employés de l'Administration. Le Comité se réunit avec la direction et les vérificateurs pour s'assurer que les obligations ont bien été remplies et pour examiner les états financiers. Les états financiers et le rapport annuel sont examinés et approuvés par l'Administration sur recommandation du Comité de vérification.

Le vérificateur général du Canada effectue une vérification indépendante des opérations et des états financiers de l'Administration conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada, et il formule une opinion sur les états financiers. Il a pleinement et librement accès au Comité de vérification de l'Administration, et son rapport figure ci-après.

R.A. McGuinness
Le président-directeur général



P. MacArthur
Le trésorier

Halifax (Nouvelle-Écosse)
le 28 février 2001

AUDITOR GENERAL OF CANADA VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU CANADA

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Au ministre des Transports

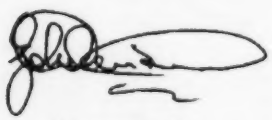
J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 2000 et les états des résultats et des bénéfices non répartis et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de l'Administration. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de l'Administration au 31 décembre 2000 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, je déclare qu'à mon avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi sur le pilotage* et ses règlements, et aux règlements administratifs de l'Administration.

Pour le vérificateur général du Canada,



John Wiersema, CA
vérificateur général adjoint

Ottawa, Canada
le 28 février 2001

Administration de pilotage de l'Atlantique

Bilan

au 31 décembre 2000

	2000	1999
Actif		
À court terme		
Encaisse et dépôts à court terme (note 3)	719 208 $	1 686 780 $
Débiteurs, net (note 3)	1 667 085	1 705 661
Frais payés d'avance	29 378	23 278
	2 415 671	3 415 719
Placements (note 3)	444 575	513,819
Placements réservés (note 3)	887 019	843 017
Immobilisations, net (note 4)	2 645 107	806 898
	6 392 372 $	5 579 453 $
Passif		
À court terme		
Créditeurs et charges à payer (note 3)	1 086 344 $	871 040 $
Prestations de cessation d'emploi constituées	90 771	14 221
	1 177 115	885 261
À long terme		
Prestations de cessation d'emploi constituées	651 742	873 500
	1 828 857	1 758 761
Avoir du Canada		
Capital d'apport	2 304 546	2 304 546
Bénéfices non répartis	2 258 969	1 516 146
	4 563 515	3 820 692
	6 392 372 $	5 579 453 $

Engagements et éventualités (note 7)
Voir les notes aux états financiers.

Approuvé par l'Administration:

Le président

Un membre

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des résultats et des bénéfices non répartis

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Revenus		
Droits de pilotage	11 746 270 $	10 789 793 $
Autres revenus	236 430	143 937
	11 982 700	10 933 730
Dépenses		
Honoraires, salaires et avantages sociaux des pilotes	5 680 143	5,009 577
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	2 892 456	2 596 229
Salaires et avantages sociaux du personnel	923 849	731 573
Transport et déplacements	569 546	545 508
Amortissement	303 610	215 308
Services professionnels et spéciaux	281 235	316 984
Services publics, fournitures et approvisionnements	274 762	222 187
Communications	107 016	89 735
Location	104 717	101 183
Développement professionnel	102 543	141 798
	11 239 877	9 970 082
Bénéfice net de l'exercice	742 823	963 648
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	1 516 146	552 498
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	2 258 969 $	1 516 146 $

Voir les notes aux états financiers.

Administration de pilotage de l'Atlantique

État des flux de trésorerie

pour l'exercice terminé le 31 décembre 2000

	2000	1999
Activités d'exploitation		
Rentrées de fonds – clients	11 778 746 $	10 220 192 $
Sorties de fonds – fournisseurs et membres du personnel	(10 767 015)	(9 505 208)
Produits divers	236 430	143 937
Indemnités de cessation d'emploi	(99 156)	(122 539)
Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation	1 149 005	736 382
Activités d'investissement		
Achat de titres de placement et de placements réservés	(592 728)	(1 549 335)
Remboursement des placements et des placements réservés	617 970	1 303 350
Dépenses en immobilisations	(2 141 819)	(237 149)
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	(2 116 577)	(483 134)
Encaisse et depôts à court terme, début de l'exercice	1 686 780	1 433 532
Encaisse et depôts à court terme, fin de l'exercice	719 208 $	1 686 780 $

Voir les notes aux états financiers.

Administration de pilotage de l'Atlantique

Notes aux états financiers

du 31 décembre 2000

1. Objectifs et nature des activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace à l'intérieur d'un secteur précis des eaux canadiennes. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse, avec ses revenus d'autres sources, s'autofinancer. Depuis juin 1998, en vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucun versement en vertu d'un crédit du Parlement pour pouvoir s'acquitter d'une obligation ou d'une responsabilité.

L'Administration est une société d'État qui figure à l'annexe III, partie I, de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

2. Conventions comptables importantes

Les présents états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada.

a) Encaisse et dépôts à court terme

L'encaisse et les dépôts à court terme comprennent les fonds en caisse et les placements dans des instruments du marché monétaire. Ils sont comptabilisés au coût.

b) Placements et placements réservés

Les placements sont comptabilisés au coût. La réduction de la valeur des placements à la valeur marchande est comptabilisée dans les cas où la valeur sous-jacente subit ne baisse autre que temporaire.

c) Avantages sociaux futurs

Les employés ont droit à des avantages précis lors de la cessation d'emploi comme le prévoient les conditions d'emploi, grâce à un régime de prestations de cessation d'emploi. L'Administration constate le coût des prestations futures de cessation d'emploi dans les exercices au cours desquels les employés rendent des services à l'Administration. Elle comptabilise le passif au titre de ces prestations à mesure que celles-ci sont constituées. Les modifications de ces estimations sont imputées ou créditées à l'état des résultats dans l'exercice où elles sont apportées.

2. Conventions comptables importantes (continue)

d) Capital d'apport

Le capital d'apport est composé du coût historique estimatif des immobilisations obtenues du Canada lors de la création de l'Administration et des immobilisations nettes financées grâce aux crédits parlementaires.

e) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations :

Bateaux pilotes	10 à 25 ans
Mobilier et matériel	5 à 10 ans

f) Régime de pensions de retraite

Tous les employés participent au Régime de pensions de retraite de la fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. L'Administration et les employés doivent cotiser au Régime. Les cotisations au titre des services rendus de l'exercice sont constatées dans l'exercice en cours (voir la note 5). Les cotisations au titre des services passés sont constatées au moment où elles sont versées. D'après la loi actuelle, l'Administration n'est pas tenue de verser une contribution pour combler les insuffisances actuarielles du Compte de pension de retraite de la fonction publique.

g) Incertitude relative à la mesure

La préparation des états financiers exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui ont une incidence sur les actifs et les passifs présentés à la date des états financiers ainsi que sur les montants des revenus et des dépenses déclarés dans les exercices visés. Les résultats réels peuvent être différents de ces estimations.

3. Instruments financiers

Conformément à la *Loi sur le pilotage*, l'Administration ne peut investir que dans les bons du Trésor du gouvernement du Canada et dans les obligations garanties par le gouvernement. Les placements portent des taux d'intérêt fixes jusqu'à l'échéance. Valeur nature, ils ne sont pas considérés comme posant un risque de crédit important.

	2000		1999	
	Valeur comptable	Rendement (%)	Valeur comptable	Rendement (%)
Encaisse	211 736 $		1 005 062 $	
Arrivant à échéance d'ici trois mois:				
Coupons du gouvernement du Canada	69 999	4,88	---	
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	437 473	4,51-4,63	681 718	3,90-4,25
Total de l'encaisse et des dépôts à court terme	719 208		1 686 780	
Arrivant à échéance d'ici trois ans:				
Bons du Trésor du gouvernement du Canada	---		212 000	5,03
Obligations du gouvernement du Canada	315 536	4,89-5,26	588 535	4,89-5,26
Obligations provinciales	1 016 058	4,88-5,83	536 923	4,68-5,36
	1 331 594		1 337 458	
Arrivant à échéance dans plus de trois ans:				
Obligation provinciale	---		19 378	5,82
			19 378	
Total des placements et des placements réservés	1 331 594		1 356 836	
Total de l'encaisse et des placements	**2 050 802 $**		**3 043 616 $**	

Les placements réservés représentent un fonds établi pour le remplacement des immobilisations et le financement des indemnités de cessation d'emploi. Le niveau des placements dans le fonds est basé sur le montant d'encaisse généré par les activités d'exploitation de l'exercice précédent.

Les placements réservés ont augmenté et été utilisés comme suit au cours de l'exercice :

Solde au 31 décembre 1999	843 017 $
Ajouts	486 846
Contribution pour la construction d'un bateau-pilote	(442 844)
Solde au 31 décembre 2000	887 019 $

La valeur marchande de ces placements correspond approximativement tant à leur valeur comptable qu'à leur juste valeur.

Les débiteurs et les créditeurs font partie du cours normal des activités et sont exigibles sur demande. La valeur comptable de ces instruments financiers correspond à sa juste valeur en raison du terme à courir qui est court. Les débiteurs ne sont pas concentrés chez un client en particulier.

4. Immobilisations

	2000			1999		
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Coût	Amortissement cumulé	Net
Terrains	450 $	- $	450 $	450 $	- $	450 $
Bateaux-Pilotes	4 383 700	1 967 302	2 416 398	2 291 148	1 772 003	519 145
Mobilier et Matériel	839 078	610 819	228 259	789 811	502 508	287 303
	5 223 228 $	2 578 121 $	2 645 107 $	3 081 409 $	2 274 511 $	806 898 $

5. Régime de pensions de retraite

Le 1er avril 2000, le ratio des cotisations employeurs-employés, conformément au Régime de pensions de retraite de la fonction publique (RPRFP), est passé à 2.14-1. Avant cette date, l'employeur versait la même cotisation que l'employé. Ces cotisations représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des pensions de retraite et sont constatées dans l'exercice en cours.

Les cotisations au RPRFP comprennent :

	2000	1999
Les cotisations de l'Administration	472 687 $	205 613 $
Les cotisations des employés	244 684 $	205 613 $

6. Opérations entre apparentés

Tout comme les ministères, organismes et sociétés d'État créés par le gouvernement du Canada, l'Administration est apparentée au gouvernement du Canada. L'Administration transige avec ces entités dans le cours normal de ses activités.

7. Engagements et éventualités

a) L'Administration a conclu des contrats pour des services de bateaux-pilotes, la location d'espace de bureaux et la location de quais, pour lesquels elle doit effectuer les versements annuels minimums suivants :

2001	649 799
2002	19 094
2003 et exercices ultérieurs	1 554 $
	670 447 $

b) En relation avec ses opérations, l'Administration est la défenderesse ou est mise en cause dans les cas de poursuites ou de réclamations non réglées. La direction est d'avis que ces actions n'entraîneront pas de passif important pour l'Administration. Aucune provision n'est inscrite dans les comptes à cet égard.

c) Ces états financiers comprennent des montants associés à des allégations de fraudes. L'Administration cherche à recouvrer les pertes découlant de ces incidents. Toute somme recouvrée sera comptabilisée dans l'exercice où le recouvrement est raisonnablement assuré.